

# BAHIA ANÁLISE & DADOS

SALVADOR • v.25 • n.2 • ABR./JUN. 2015

ISSN 0103 8117

## METRÓPOLES



# Salvador, metrópole dividida: análise de uma via de alta velocidade como barreira urbana

As cidades apresentam preocupações econômicas e sociais muito mais complicadas do que o trânsito de automóveis. Como saber que solução dar ao trânsito antes de saber como funciona a própria cidade e de que mais ela necessita nas ruas? É impossível

Jane Jacobs

*Henrique Oliveira de Azevedo\**

*Gardênia Oliveira David de Azevedo\*\**

*Gilton Alves Aragão\*\*\**

\* Especialista em Planejamento Urbano e Gestão de Cidades e mestrando em Desenvolvimento Regional e Urbano pela Universidade Salvador (Unifacs).  
arquitetohenrique@gmail.com

\*\* Mestre em Engenharia Ambiental Urbana pela Universidade Federal da Bahia (UFBA) e especialista em Formação em Consultoria Organizacional pela Universidade Católica do Salvador (UcSal). Arquiteta e urbanista da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder) e trabalha atualmente na Secretaria do Planejamento da Bahia (Seplan).  
gardazevedo@gmail.com

\*\*\* Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano pela Universidade Salvador (Unifacs) e mestre em Economia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Professor-assistente da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS).  
gilton@terra.com.br

## Resumo

Salvador, com 2,9 milhões de habitantes em 2010, abrigava a maior parte da população negra ou parda da região metropolitana. Suas vias de alta velocidade priorizam os veículos individuais motorizados, com muitas faixas de rolamento e poucos pontos de travessia para pedestres. Este artigo pretende estudar o eixo viário que parte do Túnel Américo Simas até a divisa do município de Salvador com Lauro de Freitas, para investigar até que ponto as estruturas viárias acentuam as disparidades sociais e dividem a cidade em espaços distintos e segregados. Para isso foram avaliadas e mapeadas as informações sociais, os serviços de saneamento básico, a mobilidade urbana e as prioridades de investimento público municipal. Por fim foi percorrido e fotografado o eixo em estudo, avaliando-se as barreiras urbanas existentes para o pedestre.

**Palavras-chave:** Segregação racial. Mobilidade urbana. Pedestres. Barreira urbana.

## Abstract

*With 2.9 million inhabitants in 2010, Salvador housed the majority of black or mixed population of the metropolitan area. Its high-speed routes give priority to individual motorized vehicles, with many lanes, and few crossing points for pedestrians. The article seeks to discuss the existing road axis from the Américo Simas tunnel to the borders of the cities of Salvador and Lauro de Freitas, to investigate the extent to which road structures accentuate social disparities and divide the city into distinct and segregated spaces. We evaluated and mapped the social, sanitation services, urban mobility and the priorities of municipal public investment. Finally, the axis was covered and photographed in order to assess the urban barriers for pedestrians.*

**Keywords:** Racial segregation. Urban mobility. Pedestrians. Urban barrier.

## INTRODUÇÃO

O crescimento urbano desordenado tem gerado uma série de conflitos nas cidades, o que se torna mais evidente quando se observam as vias de circulação nas quais veículos motorizados de todo tipo, pedestres e ciclistas disputam o mesmo espaço. O estímulo ao transporte motorizado no Brasil, a partir da década de 1950, privilegiou a circulação de automóveis e passou a pautar o planejamento urbano. As cidades começaram a ser planejadas e construídas para os automóveis, buscando reduzir as grandes distâncias e dar vencimento aos fluxos urbanos e interurbanos. Logo, vias expressas foram também construídas dentro das cidades, criando barreiras e fazendo “com que pedestres e ciclistas, os mais frágeis na disputa pelo espaço de circulação e tradicionalmente prejudicados pelas políticas conservadoras do planejamento de transportes, tenham dificultado o usufruto adequado dos espaços da cidade” (SILVA JÚNIOR, 2008).

Mais de 50 anos após o *boom* automobilístico brasileiro, a discussão a respeito da mobilidade urbana nas grandes metrópoles ganha relevância ainda maiorante a necessidade de se construir cidades com melhor qualidade de vida, a partir de um enfoque mais humano e menos segregador, racial e espacialmente.

Salvador, por exemplo, que comanda a sexta maior região metropolitana brasileira (ENTIDADE METROPOLITANA DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR, 2015), apresenta precariedade em relação ao transporte público e às condições de circulação de pedestres, além de um sistema viário voltado quase que exclusivamente para o transporte individual. Terceira cidade mais populosa do Brasil, Salvador abrigava em 2010 uma população de 2,9 milhões de habitantes e a maior parte da população negra ou parda do total da região metropolitana (BANCÁRIO ONLINE, 2015), ou seja, 51,7% dos negros e pardos da RMS, em sua maioria desfavorecidos socialmente e segregados por barreiras urbanísticas como a apresentada no presente estudo.

Com relação à ocupação, Salvador caracterizava-se, inicialmente, como uma cidade que se desenvolveu, predominantemente, nas cumeadas, pois está localizada em uma espécie de planalto erodido, no qual ocorreu a ocupação inicial, deixando preservados os vales verdes. Com o crescimento urbano e a valorização dos modos individuais motorizados de deslocamento, novas vertentes foram criadas, com a construção das avenidas de vale e, em muitos casos, a ocupação das encostas por moradias precárias. Nesse processo de crescimento, pode-se perceber hoje uma cidade dividida: duas regiões com características sociais muito distintas, marcadas por uma zona nobre na orla oceânica, pontuada por alguns bolsões de pobreza, e uma zona pobre no Miolo e na orla da Baía de Todos os Santos (BTS).

Fernandes e Regina (2005, p. 40) confirmam assim a divisão na forma de desenvolvimento da cidade: “O Miolo era praticamente rural até finais dos anos 1940, mas, nos anos 1950, começaram a expansão horizontal e a segregação urbana em Salvador, transformando-o na área de maior expressão do processo de periferização sócio-espacial da cidade”.

O sistema viário principal de Salvador é formado por avenidas de vale de alta velocidade que, muitas vezes, dividem cumeadas e bairros, facilitando a vida de quem tem carro, visto que os proprietários de carro individual, quando não enfrentam congestionamento, deslocam-se rapidamente por todo o perímetro urbano, ao menos de ponto a ponto de seus principais interesses, que normalmente estão na faixa atlântica da cidade.

A parte do Miolo e a orla da BTS, por sua vez, não estão estruturadas da mesma forma, apresentam ocupação e arruamentos mais precários. O deslocamento da maioria de sua população é feito por ônibus e a pé; as calçadas não atendem a um padrão mínimo de qualidade e o serviço de transporte coletivo tem preços altos, serviço ruim, irregularidade de horários e rotas muito longas com voltas excessivas, aumentando a dificuldade, principalmente, de pessoas menos favorecidas.

Como afirma Jales (2014, p. 1), “os estudos que justificam a construção de grandes intervenções viárias não devem se limitar a resolver apenas os problemas operacionais do tráfego de veículos, mas sim considerar quais impactos tais intervenções provocarão no (re)ordenamento do território”. Assim, consideram-se imprescindíveis a *análise dos impactos causados pelas vias* existentes em suas vizinhanças, buscando minorar seus efeitos, e outra avaliação ainda mais aprofundada, através de estudos de impacto de vizinhança, antes da construção de novas vias para as cidades. O presente artigo pretende contribuir nesse sentido, alertando para aspectos ainda pouco explorados por estudos de impactos em Salvador.

As avenidas de vale, com muitas faixas de trânsito, altas velocidades, poucas passarelas e insuficientes equipamentos que interrompem o contínuo fluxo de carros, muitas vezes dividem áreas da cidade com características sociais e econômicas diferentes. É muito importante saber se tais vias acentuam ainda mais essa discrepância, pois a Constituição brasileira, no parágrafo III do Art. 3º (BRASIL, 1988), considera fundamental a erradicação da pobreza e da marginalização, com redução das desigualdades sociais e regionais. Nesse sentido, as vias com essas características podem ser consideradas agravantes porque dificultam a implementação dos objetivos constitucionais, reforçados ainda nos artigos 182 e 183, regulamentados pelo Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), que possui entre suas diretrizes “corrigir as distorções do crescimento urbano”.

O presente trabalho parte, assim, da seguinte questão: as vias de alta velocidade que priorizam a fluidez do trânsito de veículos individuais motorizados, com muitas faixas de rolamento e poucos pontos de travessia para os pedestres, podem significar uma barreira urbana que diminui o acesso das pessoas e acentua a segregação?

Com o objetivo de responder à pergunta acima, apresenta-se o eixo viário, divisor de duas cidades, que parte do Túnel Américo Simas até a divisa do município de Salvador com Lauro de Freitas, nas

imediações do aeroporto, passando pelas avenidas Castelo Branco (Vale de Nazaré) e Mário Leal Ferreira (Bonocô) e seguindo pela Ligação Iguaçu-Paralela (LIP) e a Avenida Luiz Viana Filho, esta última mais conhecida como Avenida Paralela (Figura 1). Esse eixo, que representa uma via de alta velocidade, causa uma cisão urbana, dificulta o acesso das pessoas de um lado para outro e acentua a segregação social e racial.

Em estudo semelhante a este, realizado na cidade de Maringá, Fontana e Valotta (2013, p. 13) concluem que:

Uma obra tal como a do Contorno Norte nega a uma determinada população os seus direitos à cidade, criando e ressaltando, assim, uma dimensão altamente segregadora. No caso de Maringá, o contorno literalmente separa uma determinada parte da população do resto e do centro da cidade, dificultando em muito o acesso de uma parte da população maringense, dentre outras coisas, a aparelhos públicos (escolas, postos de saúde, hospitais etc), eixos de serviços (mercados, bancos etc) e o centro da cidade (espaço que concentra locais de lazer, eventos culturais e serviços fundamentais para a população).

Nesse sentido, em Salvador, a identificação das duas realidades urbanas não é hipótese nova, como afirma Delgado (2015, p. 1):

Como produto da segregação urbana, observamos a coexistência de duas cidades. A orla atlântica configura os melhores indicadores de renda e qualidade de vida, pelo acúmulo histórico de investimentos, configurando neste setor, a cidade moderna e dinâmica na qual predomina a propriedade e uso do automóvel. Por outro lado, as regiões denominadas como Subúrbio Ferroviário e Miolo apresentam os piores indicadores ambientais e socioeconômicos, assim como, carência de empregos, serviços e lazer próximos, constituindo a demanda cativa do transporte coletivo por ônibus em Salvador.



**Figura 1**  
Salvador com a via a ser estudada

Fonte: Google Earth (2014).

Assim, o objetivo deste artigo é estudar o eixo viário que parte do Túnel Américo Simas até a divisa do município de Salvador com Lauro de Freitas, para investigar até que ponto as estruturas viárias acentuam as disparidades sociais e dividem a cidade em espaços distintos e segregados.

### ABORDAGEM METODOLÓGICA

Para comprovar a hipótese de que a cidade de Salvador caracteriza-se por uma grande concentração de infraestrutura e renda na faixa oceânica e uma grande pobreza sem infraestrutura na região do Miolo e na orla da BTS, foi realizada a análise dos dados disponíveis por setor censitário, através de mapas, estudos preexistentes e informações levantadas para o presente trabalho.

O mapeamento de indicadores socioeconômicos, raciais e de qualidade ambiental demonstrou as diferenças sociais e comprovou a diferença entre as duas cidades.

Foram avaliados ainda os dados da Pesquisa de Mobilidade Urbana 2012 (BAHIA, 2013), por meio da elaboração de mapas comparativos com informações sociais, tempo de deslocamento para o trabalho, polos atrativos de viagem, viagens realizadas pelos diversos modos de transporte etc.

Com intuito de identificar a qualidade de vida das populações da região em estudo, foram analisados alguns serviços, como abastecimento de água, saneamento e coleta de lixo. Por sua vez, foram pesquisadas informações do orçamento público municipal, identificando as prioridades de investimento e suas consequências para a segregação espacial e social, além de ter sido examinada a estrutura viária

de Salvador para verificar se as ruas e avenidas da cidade contribuem para o acirramento social.

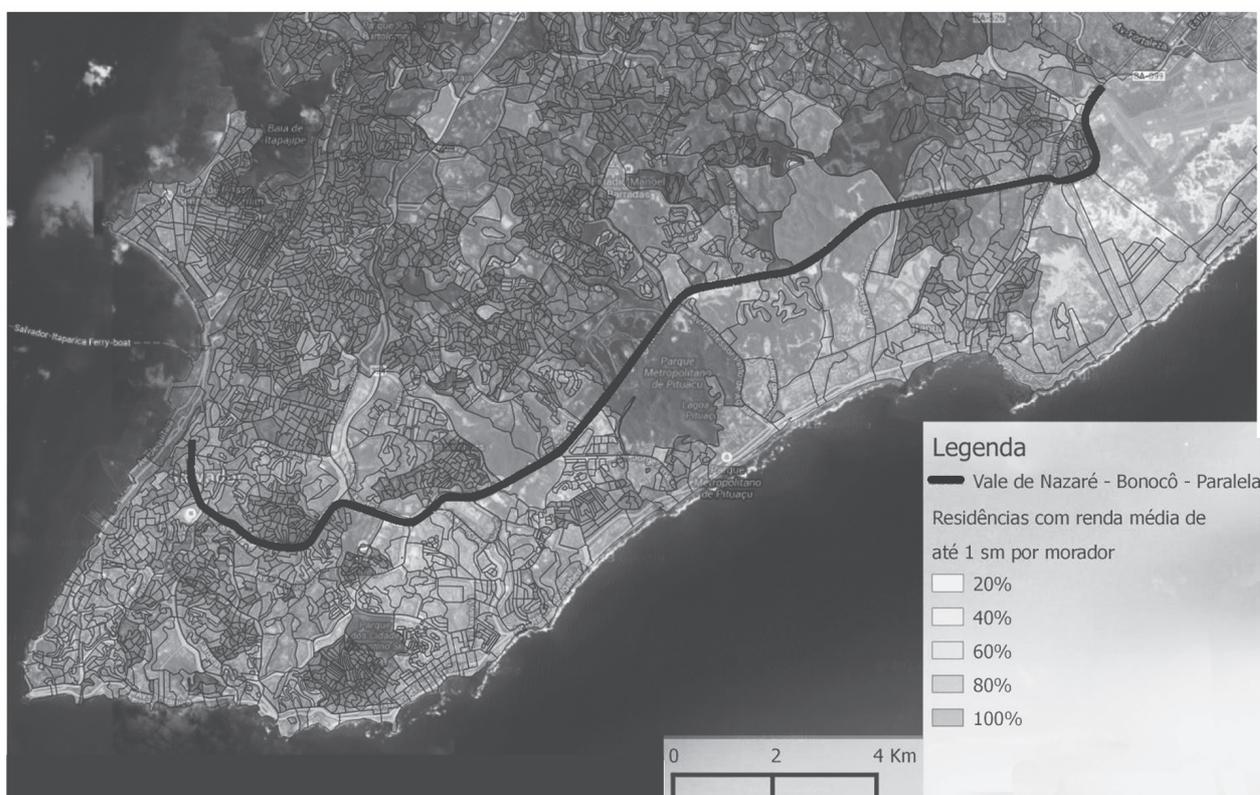
Por fim, em todo o eixo em análise, foram avaliadas as barreiras urbanas existentes para o pedestre, que se encontram ao norte do eixo. Essas barreiras foram, preliminarmente, levantadas por meio dos aplicativos Google Maps e Google Street View e pela percepção pessoal dos autores, a partir de visitas a campo, conjugadas com a própria vivência da cidade. Todos os elementos, que podem facilitar a travessia da via em questão, foram levantados, assim como pontos evidentes de demanda por travessias e os equipamentos que ocasionam uma travessia precária.

## A REALIDADE SOCIORACIAL DE SALVADOR

Quando se analisa a situação social dos bairros, percebe-se que a concentração de pessoas com

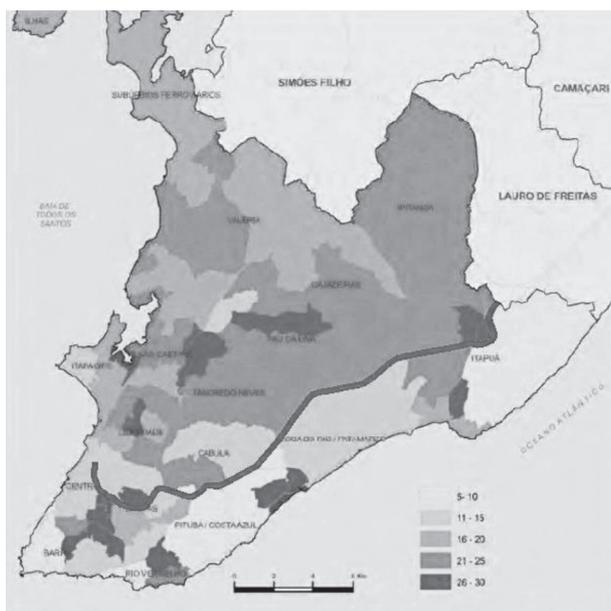
menos de um salário mínimo é maior nas regiões acima do eixo viário (Vale de Nazaré – Bonocô – Paralela). A legenda da Figura 2 indica a existência de grandes manchas escuras na parte norte do eixo e poucas áreas escuras na parte sul. É importante notar também que, ao se comparar o mapa da Figura 2 com o da Figura 3 (com a distribuição residencial dos negros), percebe-se que as áreas escuras são coincidentes e, quando ocorrem ao sul do eixo viário, são exatamente as mais carentes nessa parte da cidade, tais como Calabar, Nordeste de Amaralina e Stiep, evidenciando que a questão social também é racial, ou seja, a elite branca vive de um lado da cidade e o povo negro e pobre, do outro.

Já a Figura 4 mostra que a concentração de pessoas brancas ao sul do eixo também coincide com a de pessoas com renda entre cinco e dez salários mínimos, confirmando a ‘branquitude’ da classe média. Comparando-se os dois mapas



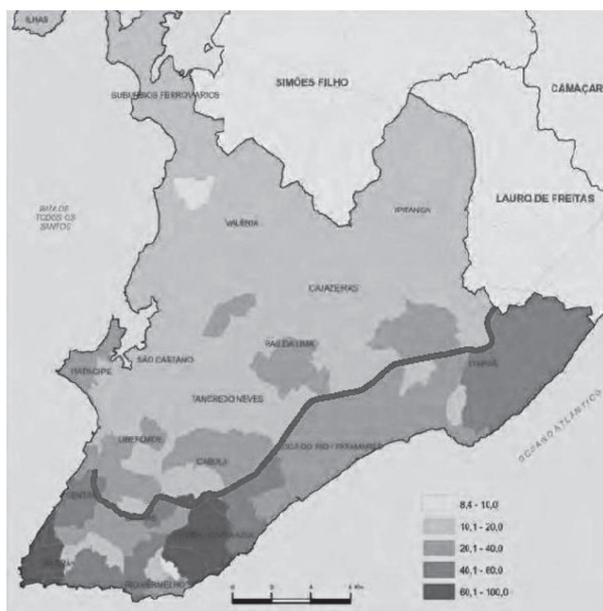
**Figura 2**  
Residências com renda mensal de até um salário mínimo por morador – Salvador – 2010

Fonte: Elaboração própria.



**Figura 3**  
Distribuição residencial dos negros  
Salvador – 2000

Fonte: Carvalho e outros (2008).



**Figura 4**  
Distribuição residencial dos brancos  
Salvador – 2000

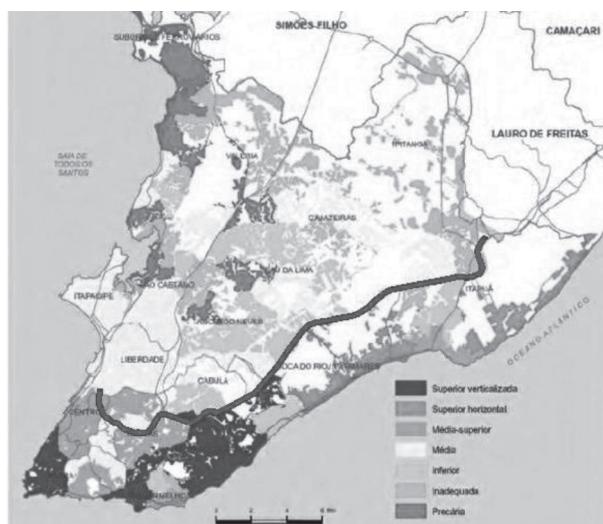
Fonte: Carvalho e outros (2008).

apresentados a seguir, vê-se que a disparidade de renda e raça é bem marcada nas duas regiões, o que vem demonstrar que a parte da orla atlântica da cidade tem um maior poder aquisitivo e é mais branca, já no Miolo reside a parte pobre e negra da cidade, e o divisor dessas duas partes é o eixo estudado.

A tipologia das casas nas áreas mais carentes e mais negras da cidade (Figura 5) mostra a qualidade construtiva das residências e, mais uma vez, evidencia a situação de fragilidade econômica e social das famílias do eixo norte.

### INFRAESTRUTURA E QUALIDADE DE VIDA

As Figuras 6, 7 e 8 apresentam mapas com o panorama das condições de saneamento básico em relação ao abastecimento de água, esgotamento sanitário e coleta de lixo em Salvador, em 2008. É possível concluir, a partir da Figura 6, que o abastecimento de água na cidade é relativamente



**Figura 5**  
Tipologia habitacional – Salvador – 2000

Fonte: Carvalho e outros (2008).

uniforme, mas apresenta deficiência na parte norte e em alguns outros pontos.

As condições de esgotamento sanitário e a coleta de lixo apresentam configurações semelhantes entre si, porém não são homogêneas como o abastecimento de água, muito por conta das



**Figura 6**  
Abastecimento de água – Salvador – 2000

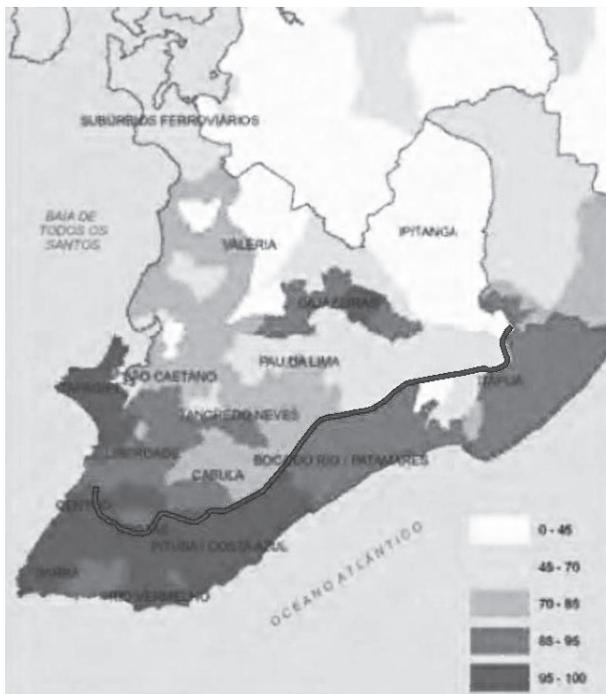
Fonte: Carvalho e outros (2008).

dificuldades de acessibilidade nas regiões acima do eixo viário, devido às vias estreitas e de alta declividade, o que é agravado pelo baixo investimento público nesses locais.

A Figura 9 ilustra o percentual de residências que não têm calçadas para deslocamento dos pedestres e, mais uma vez, confirma as condições precárias da área norte, bem semelhante à distribuição de renda *per capita* e à precariedade das ofertas dos serviços de saneamento básico. A concentração das manchas mais escuras (menor oferta de infraestrutura) ocorre no setor acima do eixo de tráfego, exatamente nos mesmos bairros de predominância negra e pobre.

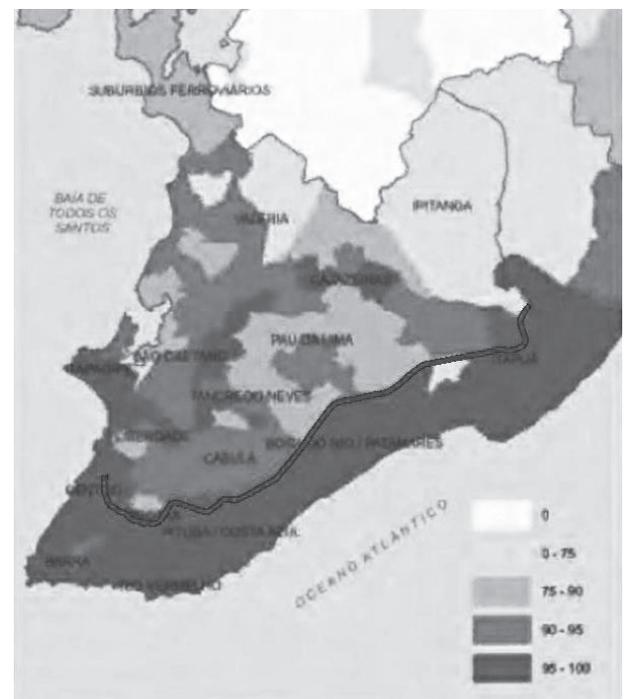
Seguindo essa mesma linha, a Figura 10 identifica os equipamentos urbanos, parques e pontos de referências comerciais e turísticas disponíveis para a população.

Constata-se que existe uma elevada concentração de equipamentos públicos na região abaixo do eixo viário. Logo, a população que reside acima



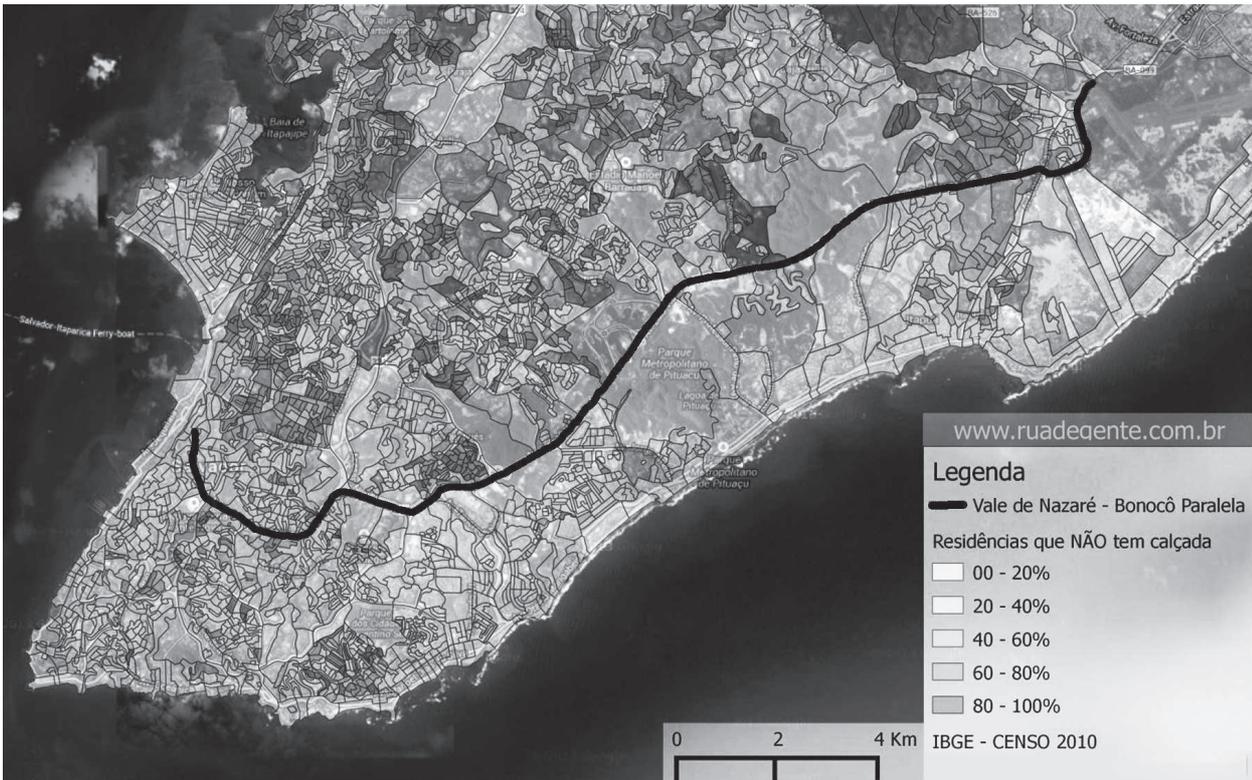
**Figura 7**  
Mapa das regiões com rede de esgotamento  
Salvador – 2000

Fonte: Carvalho e outros (2008).



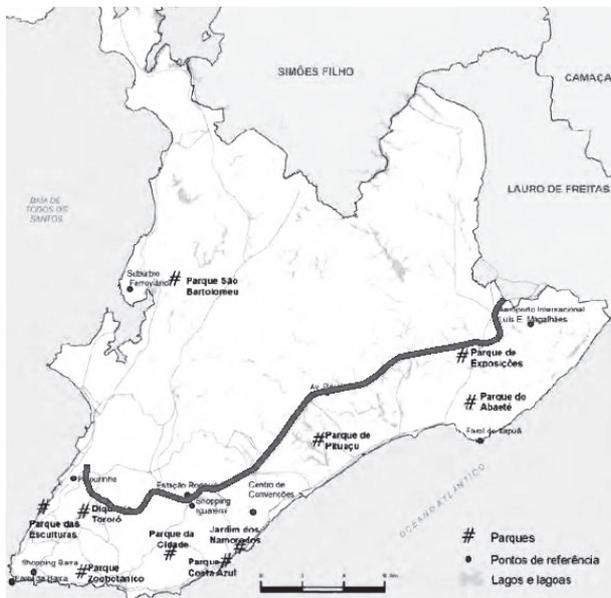
**Figura 8**  
Regularidade do serviço de coleta de lixo  
Salvador – 2000

Fonte: Carvalho e outros (2008).



**Figura 9**  
Ruas sem calçada para deslocamento dos pedestres – Salvador – 2010

Fonte: Elaboração própria.



**Figura 10**  
Localização dos equipamentos públicos  
Salvador – 2000

Fonte: Carvalho e outros (2008).

deste eixo precisa vencer uma grande distância para usufruir desses equipamentos.

### MOBILIDADE URBANA

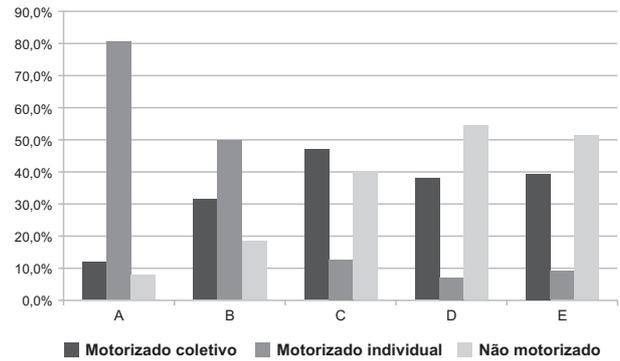
Segundo a pesquisa de mobilidade urbana da RMS, realizada em 2012, em torno de 20% dos deslocamentos realizados na região em estudo são feitos por veículos motorizados individuais (Figura 11). Os demais usuários de meios não motorizados (a pé, bicicleta) e de transporte público representam cerca de 80% dos deslocamentos (BAHIA, 2013).

No momento em que uma via prioriza o deslocamento dos usuários de automóveis, atende, satisfatoriamente, a apenas 20% dos deslocamentos, em detrimento dos 80% que são prejudicados, pois mesmo os usuários de transporte público precisam realizar parte de seu deslocamento a pé

para chegar até o ponto de ônibus ou seu destino. Muitas vezes, isso inclui atravessar vias e, nesses casos, o deslocamento é aumentado ou dificultado por equipamentos que não facilitam a travessia, como, por exemplo, passarelas elevadas.

Em contrapartida, há grandes investimentos realizados na cidade para a mobilidade por veículos individuais, como grandes avenidas estruturantes e recapeamento asfáltico. Entretanto, questiona-se se estão sendo realizados, também, investimentos significativos para beneficiar outros meios de deslocamento (a pé, de bicicleta) para aumentar o acesso das pessoas menos favorecidas à cidade. E os investimentos para viabilizar a mobilidade dessas pessoas (metrô e BRT) estão geograficamente localizados onde a maioria dos usuários desses meios de transporte mora e trabalha? E os poderes públicos incentivam a realização de outros investimentos de estruturação urbana para diminuir a necessidade de deslocamentos, com a geração de postos de trabalho nas proximidades das moradias?

Com o objetivo de reforçar a hipótese inicial de que o eixo viário em questão não é só uma avenida de alta velocidade, mas uma barreira urbana que diminui a mobilidade das pessoas que vivem a norte desse eixo, foram elaborados alguns mapas, baseados na pesquisa de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana de Salvador/2012, identificada

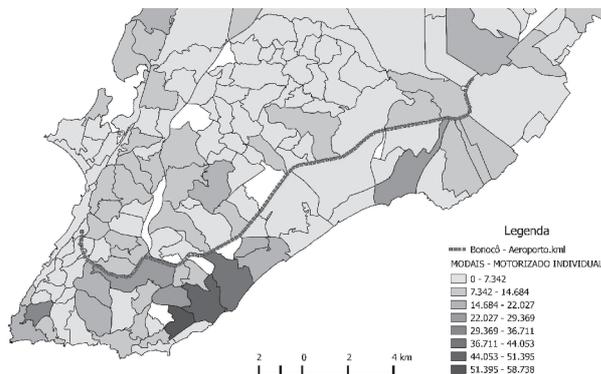


**Figura 11**  
Divisão modal das viagens por classe  
RMS – 2012

Fonte: Bahia (2013).

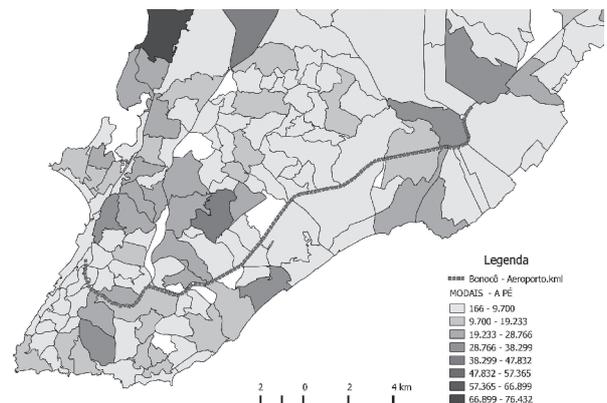
com a abreviação O/D 2012 – Pesquisa Origem Destino (BAHIA, 2013). As análises demonstram que o tempo médio dos deslocamentos diários das pessoas para o trabalho é mais demorado para quem reside ao norte, em comparação com quem reside ao sul do eixo estudado, independentemente do meio de transporte utilizado (Figura 12).

Esse fato é agravado pela grande concentração das ofertas de trabalho nos centros tradicionais e em Camaragipe, conforme pode ser observado na Figura 12, verificando a concentração dos destinos por motivo de trabalho. Entretanto, isso não pode ser visto como fator único, pois regiões com distâncias relativamente equivalentes para



**Figura 12**  
Viagens realizadas por modos individuais motorizados – carro particular e táxi Salvador – 2012

Fonte: Bahia (2013). Elaboração própria.



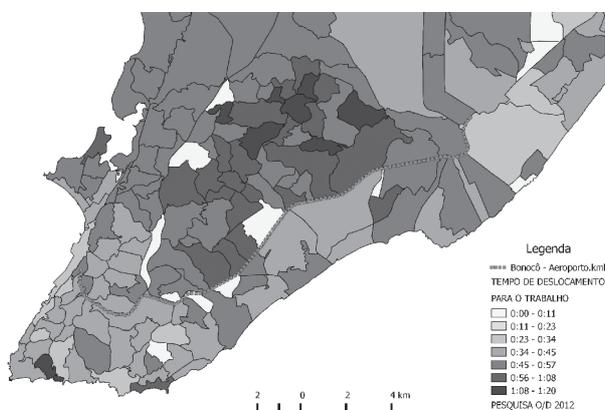
**Figura 13**  
Viagens maiores que 500m realizadas a pé Salvador – 2012

Fonte: Bahia (2013). Elaboração própria.

os centros, como os bordos da Avenida Paralela, apresentam tempos de deslocamento distintos.

Esta situação pode ser potencializada pela realidade social e o modal de transporte utilizado para o deslocamento das pessoas de um lado e do outro da avenida, como apresentado nas figuras 11, 12, 13, 14 e 15.

A concentração das viagens motorizadas na cidade tem origem predominante na parte sul do eixo em estudo, com uma marcante centralidade na região da Pituba e adjacências, destacada em vermelho mais intenso na Figura 14.

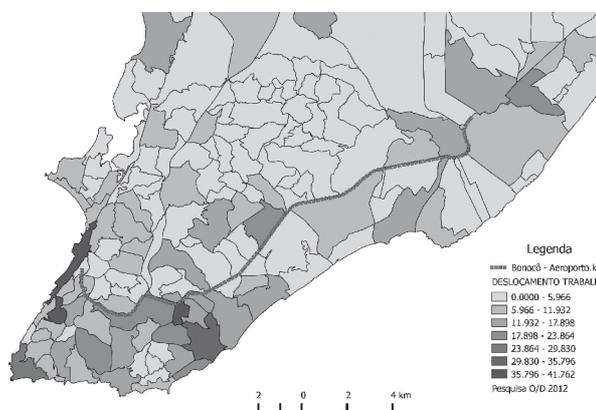


**Figura 14**  
Tempo de deslocamento para o trabalho Salvador – 2012

Fonte: Bahia (2013). Elaboração própria.

## INVESTIMENTO MUNICIPAL PARA O ANO DE 2014

Entendendo-se que a disparidade econômica, verificada nos mapas anteriores, está diretamente ligada à problemática da segregação social e, principalmente, relacionada à desigualdade racial advinda do processo de colonização do país, considera-se que este é um problema que urge ser combatido pelas autoridades municipais e que deveria ganhar prioridade no orçamento público.

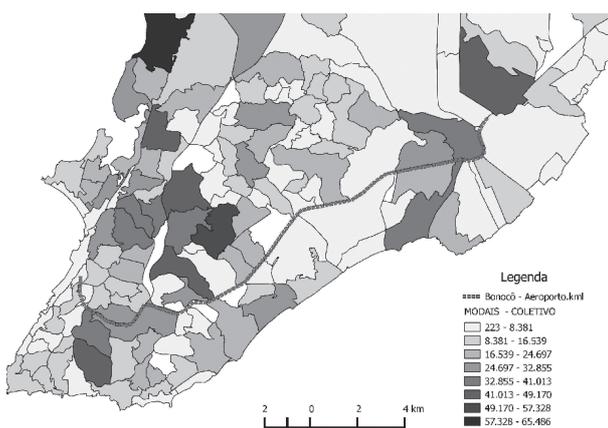


**Figura 15**  
Polos atrativos de viagem por motivo de trabalho Salvador – 2015

Fonte: Bahia (2013). Elaboração própria.

A Figura 15 mostra que o deslocamento a pé é mais uniforme, mesmo a cidade não oferecendo infraestrutura adequada para esse tipo de mobilidade. No entanto, trata-se do modo mais natural de o ser humano se deslocar e, por isso, deveria ser valorizado e priorizado, com calçadas adequadas em largura, regularidade, conservação, padronização, sombreamento, entre outras características que podem facilitar o deslocamento a pé das pessoas pela cidade.

Já a Figura 16 apresenta uma predominância maior dos deslocamentos por modo coletivo nas áreas do Miolo e do Subúrbio, demonstrando que as pessoas nessas regiões usam o transporte público para se deslocar pela cidade.



**Figura 16**  
Viagens realizadas por modos coletivos, incluindo ônibus fretado e escolar Salvador – 2012

Fonte: Bahia (2013). Elaboração própria.

A redução das disparidades regionais deveria ser um objetivo da prefeitura, por meio de um maior investimento público nas áreas mais precárias, promovendo mais equidade nas condições de vida e acesso da população, reduzindo as diferenças físicas de oferta de infraestrutura, o que poderia refletir na melhoria das condições de vida e, eventualmente, de mobilidade.

Desse modo, analisa-se se o planejamento orçamentário da cidade de Salvador busca atender às diretrizes de política urbana previstas no Estatuto da Cidade, sobretudo quanto ao planejamento em prol do bem coletivo – garantia do direito à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, bem como a justa distribuição dos benefícios (Lei 10.257, Art. 2), principalmente, no seu parágrafo X: “adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais” (BRASIL, 2001).

No levantamento do Orçamento Fiscal de 2014, só foram considerados os investimentos públicos referenciados por prefeitura-bairro, não sendo considerados investimentos classificados como inter-regionais, mesmo os que priorizam uma determinada região da cidade, como o investimento de R\$ 330 milhões na implantação do corredor Iguatemi-Lapa, que beneficia claramente as prefeituras-bairros Pituba/Barra e Centro/Brotas, ambas localizadas ao sul do eixo proposto, em detrimento das demais, e representa um percentual de 14% sobre o total dos investimentos previstos para a capital.

A maior parte dos recursos (92,54%, dos R\$ 2,35 bilhões previstos em programas complementares e estratégicos) não tem sua localização contemplada (Tabela 1), o que seria muito importante para a análise deste trabalho. Por exemplo, na Secretaria Municipal de Educação são destinados mais de R\$ 604 milhões de recursos para a construção de equipamentos esportivos, escolas e programas educacionais e essa verba está alocada para investimentos inter-regionais.

**Tabela 1**  
Investimento da prefeitura de Salvador por prefeitura-bairro – Salvador – 2014

Prefeitura-bairro	Investimento	%
Barra/Pituba	17.764.000,00	0,75%
Cabula/Tancredo Neves	2.132.000,00	0,09%
Cajazeiras	4.124.000,00	0,18%
Centro/Brotas	116.642.000,00	4,95%
Cidade Baixa	7.940.000,00	0,34%
Inter-Regionais	2.179.052.266,00	92,54%
Itapuã/Ipitanga	3.162.000,00	0,13%
Liberdade/São Caetano	7.539.000,00	0,32%
Pau da Lima	13.474.000,00	0,57%
Subúrbio/Ilhas	1.889.000,00	0,08%
Valéria	932.000,00	0,04%
<b>Total</b>	<b>2.354.650.266,00</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Salvador (2014).

Analisando-se os 7,46% restantes para verificar se os princípios de equidade e justiça social estão sendo aplicados nesse pequeno percentual, que pode ser geolocalizado, percebe-se (Tabela 2) claramente uma desproporção geográfica na distribuição do investimento dos recursos públicos – 66,43% estão destinados à prefeitura-bairro de Brotas-Centro, restando 33,57% para serem destinados ao restante da cidade. Somando-se a isso os investimentos direcionados à prefeitura-bairro da Barra/Pituba, que concentra as áreas mais nobres da cidade, verifica-se que a situação se agrava e o total chega a

**Tabela 2**  
Investimento por prefeitura-bairro, excluindo-se os investimentos inter-regionais – Salvador – 2014

Prefeitura-bairro	Investimento	%
Barra/Pituba	17.764.000,00	10,12%
Cabula/Tancredo Neves	2.132.000,00	1,21%
Cajazeiras	4.124.000,00	2,35%
Centro/Brotas	116.642.000,00	66,43%
Cidade Baixa	7.940.000,00	4,52%
Itapuã/Ipitanga	3.162.000,00	1,80%
Liberdade/São Caetano	7.539.000,00	4,29%
Pau da Lima	13.474.000,00	7,67%
Subúrbio/Ilhas	1.889.000,00	1,08%
Valéria	932.000,00	0,53%
<b>Total</b>	<b>175.598.000,00</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Salvador (2014).

76,54% do investimento público. Restam, então, para os bairros mais carentes da cidade, 23,43% dos recursos identificados por região. Essa realidade pode ser verificada, também, na Figura 17.

### A VIA EM QUESTÃO

A via em estudo é um dos principais eixos viários de Salvador; corta a cidade em seu sentido longitudinal, tem 23,5 km de extensão e permite o desenvolvimento de velocidades máximas entre 70 km/h e 80 km/h, a depender do trecho. São avenidas situadas em vales e caracterizam-se por muitas faixas de rolamento para deslocamento de veículos, a maior parte, sem segregação para o transporte público e nenhum trecho de ciclovia.

As avenidas de alta velocidade, como esta em estudo, caracterizam-se como barreiras urbanas,

principalmente para as pessoas que utilizam os modos de deslocamento a pé e coletivo, pois a falta de equipamentos que facilitem a travessia é evidente e será demonstrada neste estudo.

A necessidade evidente de equipamentos para facilitar o trânsito dos pedestres é identificada por marcas no chão e outros sinais que demonstram que existe demanda de uma parcela significativa de pessoas que precisam atravessar a via naquele ponto, demanda essa que, por alguma razão, não está sendo atendida por um equipamento eletrônico ou passarela a menos de 100 metros.

Consideram-se também equipamentos precários todos os viadutos que, de alguma forma, possibilitam a travessia, mas, por causa da grande altura ou por não proporcionar a travessia completa da via ou não dispor de rampa e demais características de acessibilidade universal, ficam a desejar no atendimento ao pedestre.



**Figura 17**  
Mapa com a distribuição geográfica dos investimentos públicos por prefeitura-bairro – Salvador – 2014

Fonte: Elaboração própria.

O levantamento realizado identificou todas as passarelas, sinalleiras e equipamentos que promovem a travessia precária, além de identificar demandas evidentes, a partir da anotação dos problemas e das dificuldades encontradas. A Tabela 3 resume, em números, a situação encontrada.

Tabela 3 Resumo do levantamento no eixo em estudo	
Tipo	Quantidade
Passarela	19
Sinalleira	5
Travessia precária	12
Demanda evidente	42

Fonte: Pesquisa realizada entre julho e dezembro de 2014.

As fotos, que fazem parte do levantamento realizado, mostram alguns exemplos das situações que acontecem, atualmente, com o pedestre em Salvador (Fotos 1 a 5).



**Foto 1**  
O caminho preferencial dos pedestres, que dá acesso ao ponto de ônibus, não é pavimentado

Fonte: Google Earth (2014).

Alguns pontos no percurso do eixo merecem destaque, tais como:

**Fonte Nova** – a obra da nova arena resultou numa piora significativa do espaço de circulação do pedestre (Foto 6), conforme o artigo *Obras de 'imobilidade' urbana para a Copa em Salvador* (AZEVEDO, 2013).

Destacam-se aqui apenas dois dos inúmeros problemas que estão diretamente relacionados à



**Foto 2**  
Caminhos de pedestre sem pavimentação

Fonte: Google Earth (2014).



**Foto 3**  
Trecho da Av. Bonocô não atendido por passarela ou sinalleira

Fonte: Google Earth (2014).



**Foto 4**  
Viaduto de Nazaré, lado voltado para a Fonte Nova, nem mesmo existe a opção de acesso para a parte superior

Fonte: Google Earth (2014).

via em questão: na descida para o Dique do Tororó, a calçada é “embarreirada” pela entrada da nova Arena (Foto 7). Na parte inferior do viaduto, há placas de proibição à circulação de pedestres (Foto 8).



**Foto 5**  
Pedestres esperando oportunidade para atravessar

Fonte: Google Earth (2014).



**Foto 8**  
Na parte inferior do viaduto há placas de proibição à circulação de pedestres

Fonte: Henrique Oliveira de Azevedo (2014).



**Foto 6**  
A obra da nova Fonte Nova ocasionou muitos problemas

Fonte: Google Earth (2014).



**Foto 7**  
Na ladeira do Bonocô para o Dique, a calçada é embarreirada pela entrada da nova Arena

Fonte: Google Street View (2014).

**Av. Bonocô** – a partir do Vale do Ogunjá, a Avenida Bonocô passa a ter uma configuração diferenciada em relação ao pedestre, constituída de

uma série de passarelas. São quatro nesse trecho. Trata-se de uma região densamente ocupada, em ambos os lados da avenida, e que mereceria outras opções de travessia.

As passarelas não se caracterizam como equipamentos ideais do ponto de vista do pedestre, pois limitam a travessia a pontos específicos e obrigam os usuários a subirem rampas que não atendem à Norma de Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2004), pois apresentam inclinações maiores que 12%, enquanto a norma prevê 8,33%, no máximo. A norma determina também a instalação de patamares para diminuir o esforço na subida a cada 80 cm de desnível, o que não é atendido em nenhuma dessas passarelas. A Foto 9 mostra as passarelas deste trecho do estudo.

No trecho em que a Avenida Bonocô se liga à Avenida Antônio Carlos Magalhães, fica evidenciada a falta de prioridade ao pedestre (Foto 10): o diminuto espaço do passeio, comparado à grande dimensão das faixas de rolamento reservadas para os carros, contradiz o que prevê a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que estabelece, nos parágrafos VII e VIII do Art. 5º, a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços e a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros. Se



**Foto 9**  
**Passarelas e demandas evidentes do Vale do Bonocô**

Fonte: Google Earth (2014).

35% (BAHIA, 2013) dos deslocamentos realizados em Salvador ocorrem a pé, seria necessária a disponibilidade de mais espaço para esse modo.

**Região do Iguatemi** – o Centro Municipal Camaragibe, nome estabelecido para esta área no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU)



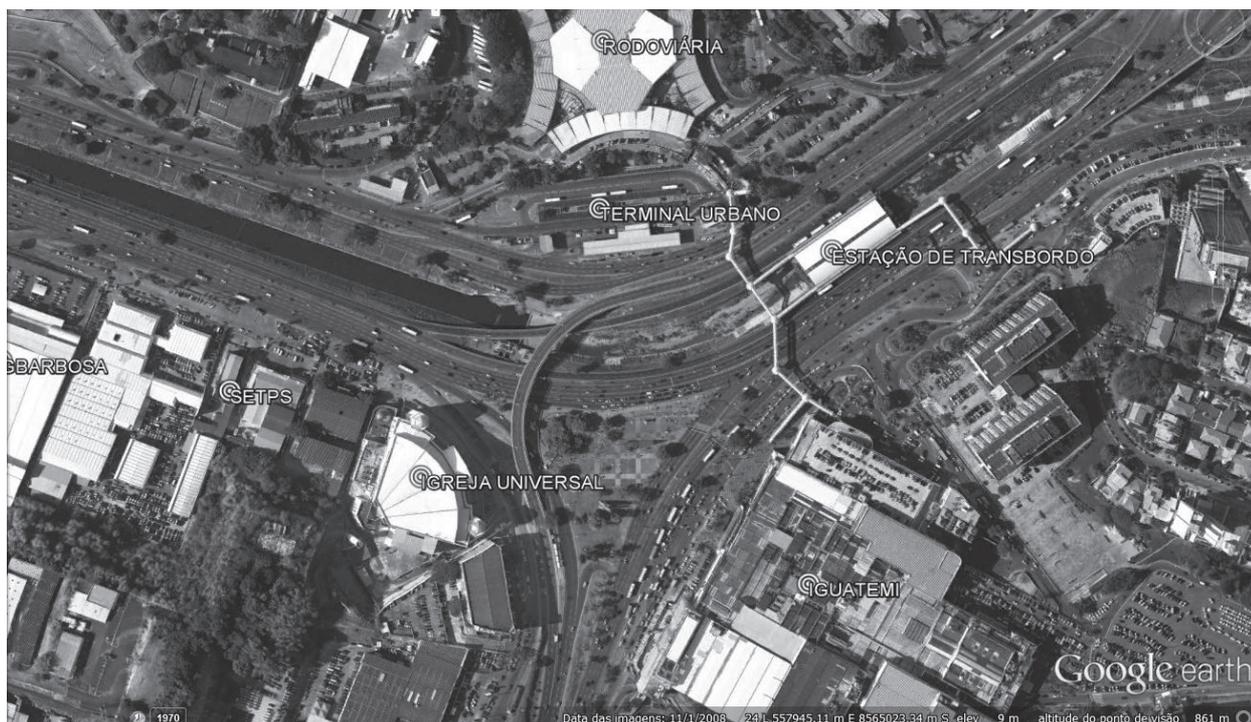
**Foto 10**  
**A ligação da Avenida Bonocô com a Avenida Tancredo Neves, em direção ao Iguatemi, mostra a desproporcionalidade entre as larguras da via e da calçada**

Fonte: Google Earth (2014).

(SALVADOR, 2008), é um polo gerador de tráfego, mas com poucas opções de travessia e péssimas condições para a circulação do pedestre. Trata-se de um trecho de 2.800 metros, que conta com três passarelas e uma sinaleira, quatro demandas evidentes identificadas e muitos problemas para a acessibilidade dos pedestres: ausência de sinalleiras, passarelas ou mesmo faixas de pedestre (Foto 11). Nem mesmo há calçada, mostrando um imenso descaso do poder público com as pessoas.

A falta de acessibilidade e de pontos de travessia gera uma sobrecarga na passarela em frente ao Shopping da Bahia (antigo Shopping Iguatemi). No dia 5 de abril de 2012, conforme noticiado no portal Metro 1, aconteceu um congestionamento de transeuntes na passarela que causou uma espera de até 15 minutos para que estes conseguissem atravessá-la, a ponto de levar pedestres desesperados a se pendurarem pela parte de fora do equipamento.

No sistema de mobilidade urbana da cidade, a falta de equipamentos para a travessia aumenta



**Foto 11**  
**Centro Municipal Camaragibe/Iguatemi, com seus diversos polos geradores de tráfego e poucas opções para os pedestres**

Fonte: Google Earth (2014).

muito o percurso do pedestre, a exemplo do que enfrentam centenas de estudantes que desembarcam no Terminal Rodoviário e precisam atravessar a passarela do Shopping da Bahia e depois as sinalizadas para chegarem ao Sindicato das Empresas de Transporte Público de Salvador (SETPS) para comprar seus vales estudantis de meia passagem nos coletivos. Esse mesmo percurso é realizado, por exemplo, pelos fiéis da Igreja Universal.

As calçadas do Shopping da Bahia não privilegiam o pedestre, visto que, em muitos casos, os canteiros são cercados por correntes que dificultam o trânsito das pessoas (Foto 12). Pouco mais adiante, se o pedestre tiver a intenção de atravessar entre o supermercado Makro e a concessionária da Fiat Americar, terá de enfrentar 17 faixas de rolamento, sendo três da via de acesso, três em direção à Paralela, duas exclusivas de ônibus e nove em direção à região do Iguatemi (Foto 13).

**Avenida Paralela** – Gehl (2013), arquiteto dinamarquês, em seu mais conhecido livro (*Cidades*

*para Pessoas*), incluiu um capítulo especial quando da sua publicação em português, chamado “Síndrome de Brasília”, que resume uma tendência modernista de projeto urbano que, em Salvador, teve como principais exemplares a Avenida Paralela e o Centro Administrativo da Bahia (CAB), em que a escala de projeto é do alto e distante e, em planta ou maquete, revela-se à primeira vista interessante, porém bastante disfuncional quando se tratam das condições concretas para habitação, convivência e trabalho humanos.

A passarela do Salvador Shopping marca o início da Paralela, uma avenida larga, com aproximadamente 15 quilômetros, com canteiro central extenso e largura média de pista mais canteiro de 100 metros, o que em si já é uma distância considerável para os pedestres. Conta com apenas 11 passarelas, ou seja, se fossem equidistantes teriam mais de 1.300 metros entre elas. O Código de Trânsito (BRASIL, 1997), em seu Art. 69, estabelece que o pedestre só é obrigado a utilizar a “faixa ou passagens a ele



**Foto 12**  
Em frente ao Shopping da Bahia, os canteiros são separados por correntes para dificultar o acesso do pedestre, e as calçadas não têm continuidade

Fonte: Henrique Oliveira de Azevedo (2014).



**Foto 13**  
Dezessete faixas de rolamento separam o Makro da Fiat Americar

Fonte: Google Earth (2014).

destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros”. Entende-se que uma passarela é uma passagem destinada ao pedestre, no entanto, muitas vezes, só a rampa já possui 50 metros. Exigir que o pedestre caminhe mais de 500 metros para encontrar uma opção de travessia contraria a regulamentação, pior ainda se consideradas as condições das calçadas da cidade (Foto 14).

**Manutenção das passarelas** – muitas dessas passarelas apresentam problemas de manutenção, como buracos no piso, ferragens expostas, ferrugem na estrutura, falta de iluminação e pouca proteção



**Foto 14**  
Passarela do Imbuí

Fonte: Google Earth (2014).

lateral, pois seu guarda-corpo é composto simplesmente por três barras horizontais baixas, que podem facilmente ser escaladas por crianças, contrariando a NBR 14.718 (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2001), entre outros elementos que proporcionam insegurança, ainda mais para pessoas que apresentam fobia de altura.

**Condições precárias das calçadas em Salvador** – trata-se de um problema recorrente, tanto que, na recente Pesquisa OD da RMS 2012, registrou-se uma surpreendente quantidade de acidentes de trânsito nas calçadas, 25% deles ocasionados por quedas durante caminhadas nas calçadas.

Há ainda vários pontos de ônibus, assim como passarelas, que ficam ilhados e sem calçadas. As marcas no chão mostram a intensidade dos deslocamentos das pessoas, sem que exista pavimentação adequada. Próximo à Unijorge, por exemplo, o ponto de ônibus fica em frente à universidade, mas a passarela leva para o outro lado. Para diminuir o percurso, as pessoas adotam, então, uma trilha que, até a presente data, não foi urbanizada para atender às necessidades de quem transita pela área, causando perigo de acidentes, pois entre a passarela e a trilha formou-se, pela erosão, um buraco. Mesmo assim, as pessoas continuam usando o caminho, que é mais lógico e mais curto para o percurso desejado (Fotos 15 e 16).

**Sinaleiras** – a instalação de sinaleiras atende prioritariamente à necessidade dos motoristas, pois



**Foto 15**  
Distância e buraco existentes entre a passarela e a trilha adotada pelos transeuntes

Fonte: Henrique Oliveira de Azevedo (2014).



**Foto 16**  
Ponto de ônibus e passarela, sem calçada para pedestres chegarem ao equipamento

Fonte: Google Street View (2014).

são instaladas longe das linhas de pedestre, mantendo-se abertas por longo tempo para os carros e por pouco tempo para o pedestre. Isso é agravado pela distância de percurso, ocasionado pela grande largura da avenida. Quando o sinal abre para o pedestre, é necessário realizar rapidamente a travessia, para não correr o risco de acidentes, ocasionados por motoristas apressados, que desrespeitam as normas de trânsito ao acelerar ao máximo seus veículos para desobstruir a via. Após a travessia, o pedestre percorre o extenso canteiro central para esperar durante longo tempo o sinal verde da via oposta, que permanece fechado para pedestres por cerca de cinco minutos.

De todos os equipamentos urbanos, as sinaleiras são as mais adequadas do ponto de vista dos pedestres, desde que bem instaladas e com real prioridade para transeuntes a pé, o que não é o caso da maioria das sinaleiras instaladas em Salvador. As consideradas bem instaladas interrompem o fluxo de veículos ao longo da avenida e possibilitam a travessia na faixa localizada abaixo do equipamento e mesmo por um trecho após a faixa, se não existirem confluências de veículos de outras vias. São sinaleiras pouco utilizadas na cidade, principalmente porque ainda se priorizam os carros, como disse o ex-prefeito da capital colombiana, Enrique Peñalosa, em palestra em Salvador, no dia 1º de outubro de 2013. Para ele, não priorizar as pessoas e o transporte público é como quando as mulheres

não podiam votar. Retiram-se as sinaleiras em nome de uma maior “fluidez” do tráfego, numa concepção de trânsito relacionada à quantidade de carros que passam pelas vias, e não se prioriza a qualidade de vida urbana para todas as pessoas. Essa é uma situação em que as classes dominantes continuam determinando as prioridades da cidade, com foco nos usuários de automóvel individual em detrimento da maioria das pessoas que andam a pé e utilizam o transporte público.

Por fim, o cenário segregacionista fica ainda mais evidente na continuação da Avenida Paralela, construída na década de 1990, contornando o bairro de São Cristóvão, o que, na época, já era considerado um bairro popular. Nessa obra, foi erguido um muro para segregar ainda mais a população carente da área nobre, oferecendo aos moradores do bairro uma única saída por uma passarela (Foto 17).

As obras mais recentes ainda não se desvencilharam dos velhos hábitos de se construir a cidade com o foco no automóvel. A obra mais recente em prol da “carrocracia” baiana é o complexo de viadutos do Imbuí/Narandiba. Nesses viadutos, recentemente inaugurados, não foi previsto espaço para o pedestre nem para o ciclista. Eles estão localizados em um dos pontos considerados como “demanda evidente” neste trabalho, o que revela o desinteresse de projetistas e governantes para as questões de mobilidade urbana que ultrapassem o trânsito de veículos individuais motorizados.



Foto 17  
Passarela de São Cristóvão: muro segrega a parte mais pobre da cidade

Fonte: Google Street View (2014).

## CONCLUSÃO

A partir da espacialização dos dados demonstra-se que há uma marcante diferença entre os dois lados do eixo estudado, nos aspectos social, racial, de infraestrutura implantada e disponível para suas populações, oferta de oportunidades de trabalho, entre outras diferenças, e que isso resulta em um menor acesso à cidade por parte das pessoas que vivem ao norte do eixo viário analisado, na área do Miolo e do Subúrbio Ferroviário.

Existem poucos equipamentos para facilitar a vida dos pedestres na travessia dessas vias de alta velocidade, contabilizando-se apenas cinco sinalizadas, 19 passarelas e 12 “travessias precárias”, que poderiam melhorar a vida do pedestre, se tivessem sido concebidas com essa intenção. Ao lado disso, foram identificados 42 pontos de demanda evidente, que não são atendidos por nenhum equipamento que facilite a travessia da via estudada, que tem 23,5 km de extensão.

Assim, conclui-se que os equipamentos existentes estão muito aquém das necessidades das pessoas que vivem na cidade, e a dificuldade criada para o pedestre resulta em um incentivo ao uso, cada vez maior, do veículo motorizado individual, único modo franco de se deslocar por uma cidade tão agressiva ao pedestre e ao ciclista, estando as pessoas menos favorecidas e que não possuem carro com menos direito de acesso aos benefícios de se viver em um grande centro urbano.

As políticas públicas ainda não incorporaram essa prioridade, pois o orçamento financeiro da cidade não reflete medidas que visem reduzir essa desproporção. Assim, o presente estudo pretende ser um alerta para todos os envolvidos com as questões relacionadas à mobilidade urbana e à justiça social.

Nesse sentido, o trabalho alinha-se a uma visão de mobilidade urbana que enfoca o deslocamento das pessoas, e não apenas dos veículos, o que atualmente predomina na maioria das cidades brasileiras e causa muitas distorções. Pretende-se disseminar uma cultura mais humana, numa perspectiva em que a pessoa seja tratada como prioridade, dando à rua a sua real dimensão e uso social, priorizando o transporte não motorizado e o transporte público, conforme as diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana, expressas na Lei nº 12.587/12.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. Rio de Janeiro, 2004.

\_\_\_\_\_. *NBR 14.718: Guarda-corpos para edificações*. Rio de Janeiro, 2001.

AZEVEDO, Henrique Oliveira de. *Obras de “imobilidade” urbana para a Copa em Salvador*. Ago. 2013. Disponível em: <<http://ruadegente.blogspot.com.br/2013/08/obras-de-imobilidade-urbana-para-copa.html>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

BAHIA. Secretaria de Infraestrutura da Bahia. *Síntese dos resultados da pesquisa domiciliar: pesquisa de mobilidade na Região Metropolitana de Salvador – 2012*. Salvador: Seinfra, 2013.

BANCARIO ONLINE. *Salvador tem maior população negra do país e é a mais discriminada*. Disponível em: <<http://www.bancariosrio.org.br/2013/ultimas-noticias/item/25008-salvador-tem-maior-populacao-negra-do-pais-e-e-a-mais-discriminada>>. Acesso em: 27 fev. 2015.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm)>. Acesso em: 30 abr. 2015.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil: Emendas Constitucionais de Revisão. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Brasília, DF, 5 out. 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 30 abr. 2015.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm)>. Acesso em: 30 abr. 2015.

BRASIL. Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-leis nº 3.326, de 3 de junho de 1941, e nº 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das leis nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e nº 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 3 jan. 2012. Seção 1, p. 2. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)>. Acesso em: 30 abr. 2015.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (Coord.). *Como anda Salvador e sua região metropolitana*. 2 ed. Salvador: Edufba, 2008.

DELGADO, Juan Pedro Moreno. *Mobilidade urbana*. Disponível em: <<http://cirandas.net/redeprosolidarios/conteudo-seminario-vozes-de-salvador/mobilidade-urbana>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

ENTIDADE METROPOLITANA DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR. *Região Metropolitana de Salvador é a 6ª mais populosa do país, diz IBGE*. Disponível em: <<http://www.rms.ba.gov.br/regiao-metropolitana-de-salvador-e-a-6a-mais-populosa-do-pais-diz-ibge>>. Acesso em: 27 fev. 2015.

FERNANDES, Rosali Braga; REGINA, Maria Emilia. A segregação residencial em Salvador no contexto do miolo da cidade. *Cadernos do Logepa*, João Pessoa, PB, v. 4, n. 1, p. 39-46, 2005.

FERNANDES, R. B. *Periferização sócio-espacial em Salvador: análise do Cabula, uma área representativa*. 1992. Dissertação (Mestrado)-Faculdade de Arquitetura Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1992.

FONTANA, Felipe; VALOTTA, Fernanda Martins. Pac "Contorno Norte": a cidade brasileira de Maringá e o aumento do processo de segregação socioespacial de sua região metropolitana. In: CONGRESSO LATINOAMERICANO DE SOCIOLOGIA, 29., 2013, Santiago do Chile. *Anais...* Santiago do Chile, 2013. p. 1-15.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOOGLE EARTH. Disponível em: <<http://www.google.com.br/intl/pt-BR/earth/index.html>>. Acesso em: 26 dez. 2014.

GOOGLE STREET VIEW. Disponível em: <<http://maps.google.com.br/intl/pt-BR/help/maps/streetview/>>. Acesso em: 26 dez. 2014.

JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

JALES, Antonio Wagner Lopes. Os impactos urbanos de uma intervenção viária: avaliação da implantação da via expressa em São Luís usando a sintaxe espacial. *Vitruvius Arqtextos*, São Paulo, v. 15, n. 171, ago. 2014. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/15.171/5289>>. Acesso em: 26 dez. 2014.

SALVADOR. Prefeitura Municipal. *Programas Complementares e estratégicos: projetos e atividades por prefeituras: bairro orçamento fiscal*. Salvador: SEFAZ, 2014. Disponível em: <<http://transparencia.sefaz.salvador.ba.gov.br/Arquivos/Planejamento/LOA/2014/Or%C3%A7amento%20Fiscal/Programas%20Complementares%20e%20Estrat%C3%A9gicos.pdf>>. Acesso em: 24 out. 2014.

SALVADOR. Secretaria Municipal de Urbanismo. *Plano Diretor (PDDU – 7.400/2008)*. Salvador: Sucom, 2008. Disponível em: <<http://salvador.ba.gov.br/>>. Acesso em: 24 out. 2012.

SILVA JUNIOR, Sílvio Barbosa da; FERREIRA, Marcos Antonio Garcia. Rodovias em áreas urbanizadas e seus impactos na percepção dos pedestres. *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, v. 20, n. 1, jun. 2008. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S198245132008000100015&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S198245132008000100015&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 30 mar. 2015.

Os autores agradecem a Nísia Rizzo de Azevedo pelas contribuições na revisão redacional deste artigo e a Pablo Vieira Florentino pela ideia inicial do tema e importantes contribuições

Artigo recebido em 23 de fevereiro de 2015  
e aprovado em 1 de abril de 2015.